

**A Budapesti Modellező Sportegyesület története
az 1959. évi megalakulásától napjainkig**

Összeállította:

Czifra Lajos budapesti főelőadó 1958 - 1966-ig

Krassó Tamás budapesti főelőadó 1966 -1974-ig

Nemes Sándor klubtitkár 1974 - 1978-ig

A Budapesti Modellező Sportegyesület története az 1959. évi megalakulásától kezdve

Előzmények a magyar repülőmodellezés első 50 évéről

A Budapesti Modellező Sportegyesület jogelődje 1959-ben alakult meg a Magyar Repülő Szövetség székházának földszintjén az akkori Engels téren. Mielőtt a klub megalakulására rátérnénk, ismerjük meg az előzményeket, a magyar repülőmodellezés előző 50 évének történetét:

A szervezett magyar repülőmodellezés 1909-ben Blériot francia csatorna átrepülő budapesti látogatása után indult. A Kis-rákosi gyakorlótéren sokan megnézték Blériot XI monoplánjának bemutató repülését. Az érdeklődők Blériot egyik segítőjétől, a magyar Hevesy Vilmostól rajzot is szereztek a gépről. A tervrajz alapján többen készítettek modelleket. Az első modellező körök Kőbányán Horváth Ernő fizikatanár, Sopronban Kraft Ernő mérnök irányításával alakultak meg. Sikló repülőmodelleket építettek, melyeket vasuti töltésekről és domboldalokról indítottak.

Az egész világon megindult repülés iránti érdeklődésre franciaországban megalakult a Federation Aeronautique Internationale, az FAI. a Nemzetközi Repülő Szövetség, melynek repülőmodellező alosztálya 1936-ban alakult meg. Ma is a CIAM irányítja a modellező sportmozgalmat. Az FAI tagjai a nemzeti szövetségek, köztük a Magyar Repülő Szövetség is. A magyar Modellező Szövetség elnöke képviseli hazánkat a CIAM-ban, ahol meghatározzák a világ bajnokságok, kontinens bajnokságok és nyílt versenyek szabályzatát, az új kategóriákat, nyilvántartják a nemzetközi rekordokat.

A Magyar Repülő Szövetség megalakulásától támogatta a repülőmodellezést. Versenyeket rendeztek, az első országos versenyt a Tattersal melletti ügetőpályán rendezték meg 1913. szeptember 7-én. Versenyt rendeztek gumimotoros, valamint 3 méter magas toronyból indított sikló repülő modellek részére időtartam és távolság értékeléssel. A legjobb eredményt Gaál Ábris érte el 15 másodperces repüléssel 64 méteres távolsággal. Ez volt az első hivatalos repülőmodellező nemzeti rekord.

Modellező szakkörök alakultak középiskolákban lelkes tanárok vezetésével, cserkész csapatoknál, valamint ipari üzemekben, mint például a csepeli Weiss-Manfréd gyárban. Az építési anyagokat kevés kivétellel maguknak a modellezőknek kellett beszerezni. Így komoly modellező munkát csak azok végezhettek, akik megfelelő anyagi háttérrel rendelkeztek. Ez is hozzájárult, hogy a II. Világháború előtti magyar modellezésnek csak nagyon kevés kiváló alakját ismerjük. Az első nemzetközi repülő modellező rekordot Horváth Ernő modellje érte el 1939. június 29-én. Modellje a Budaörsön rendezett modellversenyen 6 perc 35 másodperc után a távolban eltűnt. A modell Felsővénypuszta közelében szállt le így 22,3 kilométer távolságot repült. Ezzel először került magyar modellező az FAI nemzetközi rekordlistájára.

1940 őszén hazánkban is megindult a kevés anyagot igénylő zárttéri repülőmodellezés. A szalmaszál törzsről vékony balsafa lécekből készített néhány grammos vázat mikrofilm hártáival vonták be és a gumiszál feltekerésével meghajtott légcsavarral teremben repítettek. Az első zárttéri modelleket a Cavalloni körben Benedek Györgyék építették. Az 1941-ben megrendezett XIX. országos versenyen már robbanómotoros repülőmodellek is résztvettek. A székesfehérvári Kovács Géza 10 perc 40 másodperces országos rekordal nyerte a versenyt a székesfehérváron szerkesztett és gyártott 8 cm³-es benzinmotorjával. A verseny után Szabó Emil csepeli modellező motorját sikerült beindítani. Motorja 14 percig

működött és 30 perc 05 másodpercre javította a néhány órával előbb felállított nemzeti rekordot.

A Nemzeti Repülőalap támogatásával 1942-től a nagyvárosokban modellező körzeti központokban a modellező körök modellező anyagokkal és szerszámokkal történő felszerelése már rendszeres volt. Hazánk második világháborúba történő bekapcsolódása az ifjúság nevelésére is visszahatott. Minden területen előtérbe kerültek a katonai előképzés szempontjai. Az ipari tanulókat és a modellező köröket a levante csapatokba, az iskolai aeroköröket az előképzés rendszerébe sorolták.

Az akkori irányítást a mindenáron rekordokra és tömegversenyekre való törekvés jellemezte. Ehhez megszervezték a rendelkezésre álló időmérő biztosok rendszerét. Jelvényrendszert dolgoztak ki és megszervezték a modellező körök és modellezők közötti országos pontversenyt. Sok kitűnő modellező szakembert a származása miatt a lehetőségekből kizártak, mások az új szervezeti formától megriadva önként távol maradtak az aktív modellező munkától.

A második Világháború utáni újjászervezésben a MADISZ ifjúsági szervezet járt élen. A XXIII országos versenyt 1946 augusztus 18-án a MADISZ rendezte a nagytérenyi gyakorlótéren. 1947 augusztusában Koppány György a Lónyai utcai Aeromechanika modellező bolt tulajdonosa adta ki a Magyar Repülő című nyomtatott modellező szaklapot. Tervrajzsorozatot is készítettett, melyhez az anyagokat üzletében árusította. Az 1947 augusztus 20-án rendezett nagy modellversenyen már a vitorlázó modellek mellett gumimotorosok is indultak. Benedek György gumimotorosa Hort községben szállt le, az 50 kilométeres távrepülést az FAI nemzetközi rekordnak elismerte. Egymásután alakultak a modellező körök. A Gyapjamosó Gyárban Aszalay Lajos, Kaposváron Somogyi Ferenc, Szegeden Papp János vezetésével.

1948 elején megalakult az Országos Magyar Repülő Egyesület az OMRE a repülés és a repülőmodellezés irányítására. Megszervezték a budapesti és vidéki körzeteket Miskolc, Székesfehérvár, Győr, Esztergom, Szeged központokkal. Ismét megindult a normális versenyélet a körzeti és országos zárttéri és szabadonrepülő versenyekkel. Megkezdtek a modellező körök központi támogatását. Ismét életbe lépett a teljesítmény jelvények rendszere és az országos egyéni és körök közti pontverseny. Továbbképző és időmérő biztos tanfolyamokat szerveztek és a nemzetközi előírások alapján vizsgáztatták a sportbiztosokat.

A XXV. országos modellversenyt versenytábor keretében rendezték meg Ferihegy területén, ahol Beck Rezső vitorlázó modellje magasindítással 54 percet repült. A kézi indítású versenyen a Hármashatár-hegyen Beck Rezső irányítú kormányzású vitorlázó modellje 9 perc 24 másodperckor tűnt el Pest felett.

Az első magyarországi nemzetközi repülőmodell versenyt 1948 szeptember 12-én rendezték meg gumimotoros kategóriában. A Cavalloni kupát alapították meg a híres modellező tanár halálának tizedik évfordulójára. A versenyre csak a jugoszláv modellezők jöttek el a mi műszaki színvonalunkat meghaladó balsafa építésű modellekkel. Az erősen termikes áramlásban Poich Lóránd nyert Wakefield modelljével 9 perc 03 másodperces átlagidővel három startból, melyek közül a legjobb 23 perc 05 mp. volt. A csapatversenyt is a magyar csapat nyerte. A verseny után a jugoszláv versenyzők a négy legjobb modelljüket hagyták itt ajándékkul. Az ezekkel végzett utólagos mérések alapján állapították meg, hogy sokkal jobb átlag teljesítményűek voltak. Ezért előtérbe kerültek a Benedek által tervezett B jelű korszerű szárnyprofilok, aerodinamikai szempontok alkalmazása, valamint a könnyű és szilárd balsafa használata is.

A baráti országok első nemzetközi repülőmodell versenyét 1949 szeptember 5-19 között tartották meg Hajdusoboszlón, a Hármashatár-hegyen és a Budaörsi repülőtérn. A meghívásnak a Szovjetunió, Lengyelország, Csehszlovákia és Románia legjobb modellezői tettek eleget. A magyar modellezők Budaörsön ismerték meg a körrepülő sebességi és hőlégsugár hajtású körrepülő modelleket. Ezen felbuzdulva a csepeli modellezők rezgőszelepes hőlégsugár motorokat készítettek és felbőgtek a „dudák” csepelen és a Városligeti tó betonján rendezett körrepülő versenyeken.

1950 januárban a Farkashegyi repülő otthonban kéthetes körvezetői iskolán résztvevő 30 tanár és 30 ifjúsági vezető is. A repülés beindulásakor az iskola Szolnokra költözött Horváth Ernő parancsnok, Winkler László és Palotás József oktatókkal. A tanfolyamokon délelőtt elmélet, délután modellépítés és gyakorló repítés volt. Winkler László szerkesztésben kiadták a Repülőmodellezés című szakköri füzetet az építendő modellek mellékelt tervrajzaival.

1952-be megalakult a Budapesti Dózsa Repülőklub modellező szakosztálya, amelybe egy új szellemű versenyző gárdát toboroztak, akik a következő években a modellezés fejlesztésében fontos szerepet játszottak. A modellezés központi vezetésében azonban gyakoriak voltak a változások, melyekkel a szakmai színvonal is csökkent, mivel modellezéshez nem értő kádereket neveztek ki vezetőknek. Megszűnt az alig egy éve létesített Központi Modell Kísérleti Műhely. Az Ifju Sólyom néven önálló modellező lapban a szakkikkek számának csökkenése is tükrözte a vezetés szakmai színvonalát és hozzáértését.

1952 nyarán a Dugonics utcai iskolában repülő modell tervező, valamint hőlégsugaras körrepülő tanfolyamot rendeztek. A tervező iskolások megtervezték és megépítették modelljüket. A körrepülősök a csepeli dudához modellt építettek és gyakorló modellel vezetni tanultak, melyhez légcsavarokat készített. Az elméleti előadásokat a legjobb modellező szakemberek tartották Kun László vezetésével. Tervrajz pályázatot hirdettek és a győztesek rajzait kinyomtatták és az anyagokkal együtt kiadták a szakköröknek. Több modellező szakkönyv is megjelent. Az Ifjúsági Könyvkiadó adta ki Jászai Sándornak a Repülőmodellezés című munkáját. A Magyar Repülő Szövetség kiadásában jelent meg Kun László U-Controll modellek, Somogyi Ferenc Modellmotorok és Bánóczy Kálmán Rezgőszelepes Hőlégsugár Hajtóművek című modellező szakkönyve. Máiig is jól használható a Magyar Modellező Munkaközösség szerzőként megnevezett Zárttéri Modellezés Kézikönyve és különösen a Modellrepülés Elmélete című szakkönyv, melynek folytatását Benedek György később publikálta..

Az FAI 1953-ban átdolgozta a Wakefield gumimotoros és az Á/2-es átlagvitorlázó repülőmodell szabályzatot. Május 24-én Érd-parkvárosban a Dózsa Á/2-es vitorlázó versenyét 100 méter hosszú felhúzó zsinorral 3 x 5 perces repülési lehetőséggel Cséfalvi György nyerte meg 822 másodperces összidővel. A rádiótávírányítású modell kísérletek hazánkban 1951-ben kezdődtek és 1953 tavaszán Hármashatárhegyen a Központi Modell Kísérleti Műhely modelljét repítették. A körrepülőseinket meghívták Csehszlovákiába, ahol Horváth Ernő a 2,5 cm³ kategóriában 165 km/ó, az 5 cm³-es kategóriában Kun László 176 km/ó és a 10 cm³ kategóriában Gombóc István is 196 km/ó-val legyőzte a csehszlovák versenyzőket. A hőlégsugaras kategóriában a Cseh versenyző győzött 225 km/ó-val, Bárd István 210 km/ó sebeséget ért el. A műrepülő kategóriát Herber Miroszláv nyerte Krizsma Gyula előtt.

A XXX. országos modellversenyt az érdi iskolán rendezték meg augusztus 10-15 között, ahol 3 startos átlagverseny volt mindhárom kategóriában 3 x 5 perces időekkel.

Az átlagmechanikus kategóriát a Dózsás Tóth Gyula nyerte 188 másodpercel. Az év elején az OTSB megállapította a modellezők részére is a sportminősítési osztályokba sorolás versenykategóriák szerinti szintjeit. 1955-ben az FAI hitelesítette Tóth István az Ujpesti Pamutipari modellező vitirlázó modelljével Megyeren elért kiváló 4 óra 34 perc 14 másodperces nemzetközi rekordját, amit hosszú évekig nem tudtak megdönteni. Berke László 10 cm³-es Mc Coy 60 motoros körrepülő modelljével 255 km/ó sebességű rekordját is éveken keresztül nemzetközi rekordként tartották nyilván.

Az első magyar rádiótávirányításos repülőmodell nemzeti rekordot 1956 január 8-án Rákosmezőn Pinkert György és Nelhüber Tamás állította fel. Vitorlázó modelljük magasstartal 1 perc 14 másodpercet repült. Motoros modelljük a Somogyi Ferenc által tervezett 2,5 cm³-es Meteor motorral 9 perc 30 másodpercet repült és kifogástalanul vezethető volt, az adótól néhány méterre szállt le. 1956. május 27 és június 3 között a dunakeszi repülőtéren rendezték meg a baráti országok részére az V. nemzetközi repülőmodell versenyt, melyen Szovjet, Cseh, Jugoszláv, NDK és Román versenyzőkön kívül a távolkeleti Kínai modellezők is résztvettek. A magyarok közül a 2,5 cm³-es kategóriában 182 km/ó eredménnyel Beck Rezső lett az első a jobb második startal az ugyancsak 182 km/ó sebességet elérő cseh Sladky előtt. A műrepülő versenyt az Előre pályán rendezték, melyet Vass Géza fölényesen, olyan magas pontszámmal nyert, melyel a magyar csapat megnyerte a csapatversenyt is.

Augusztusban a Dózsa csapatát meghívták Jugoszláviába Varasdinba a Vartex kupa Á/2 vitorlázó és Team Racing túramodell versenyre. A vitorlázó kategóriát a jugoszláv, a túra kategóriát a magyar versenyzők nyerték. Szeptember 1-én Európa bajnokságon Szabadkán átlagmechanikus modelljével Kun József bekerült a döntőbe, ahol Petruhov győzött 6 perc 27-el, Kun második lett 5 perc 27 másodpercel. Szeptember 27-én Firenzében első alkalommal vett részt magyar csapat repülőmodellező Világbajnokságon, ahol két kategóriában negyedik helyezést értek el a csapatversenyben. Az október 21-én megtartott rekordkísérleten vékony huzalon az 5 cm³-es kategóriában Vitkovits Miklós 229 km/órára javította a nemzeti rekordot. Benedek György kőlégsugaras modelljével 265 km/ó sebességgel állított fel új kiemelkedő nemzeti rekordot.

Az 1956-os forradalom után a modellezők kérésére az újonnan megalakult Magyar Repülő Szövetség intéző bizottsága 1957. január 6-án országos repülőmodellező értekezletet hívott össze. Sok panasz hangzott el az előző időszak modellező munkáját irányító apparátus ellen. Alapvetően a hozzá nem értő vezetést kifogásolták. Iránymutatást adtak a hiányosságok felszámolásához és a legfontosabb feladatokhoz. Közfelkiáltással javasolták Beck Rezsőt a Dózsa szakosztály vezetőjét a Modellezési osztály vezetőjének, melyet Rónai Rudolf az MRSZ kormánybiztosa elfogadott és megbízta a modellezés újjászervezésével. A rendbetétel a modellező körök felülvizsgálatával kezdődött. A felülvizsgálat során a nyilvántartott 1200 körből 320 modellező szakosztály kapott új működési engedélyt. Ezeknél voltak meg a működés feltételei: a képzett szakkörvezető, a kellő létszám és a megfelelő helyiség.

A 18.000 nyilvántartott modellező közül csak 800 modellező ért el versenyeredményt. Úgy határoztak, hogy a jövőben térítés nélküli támogatást csak olyan szakosztály kaphat, amelyben rendszeres munka folyt.

1957 június 1-ével létrehozták a budaörsi repülőtér épületében a Modellkísérleti Intézetet a népszerű MOKI-t Benedek György vezetésével. Alapvető feladatként a legégetőbb technikai eszközöket, elsősorban versenyképes modellmotorokat adjanak az élsportolók részére. A sportminősítési szinteket a mindenkori nemzetközi szintek alapján határozzák meg. A nemzeti csapatok tagjait a válogató versenyeken elért eredmények alapjá jelölik ki. Igyekeznek megteremteni a lehetőséget, hogy legjobb versenyzőink részt vehessenek a Világ- és Európa bajnokságokon. Kiépítik az FAI repülőmodellező bizottságával a CIAM-al a rendszeres személyes kapcsolatokat. Biztosítják a hazai modellező versenyek rendszeres, egymásra épült, szabályzat szerinti levezetését. Fokozottan figyelemmel kísérik és támogatják a tehetséges vidéki versenyzőket és szakosztályokat. Cél az, hogy felzárkózzanak a budapesti szakosztályok szintjére, melyek a legeredményesebb versenyzőkből állnak.

Megindul az előkészítő munka egy önálló modellező szaklap a Modellezés kiadására. Tervbe veszik a Budaörsi repülőtérre a körrepülő modellek balesetmentes biztonságos repülését biztosító versenypályák építését. A kitűzött feladatok és tervek helyességét a következő évek kiemelkedő versenyeredményei igazolták.

1957 július 30-án megalakult a honvédelmi sportokat irányító tömegszervezet a Magyar Honvédelmi Sportszövetség az MHS. Beck Rezső irányításával fokozatosan feltöltötték a Modellezési osztály létszámát, Gombócz István lett a helyettes, Frigyes Ernő a repülőmodellező előadó, Krassó Tamás szeptembertől hajómodellező előadói munkakörbe került Borkovszki István hajómodellező csoportvezető mellé. Megkezdték a hajómodellezés szervezését. Dunakeszin kéthetes körvezető képző tanfolyam volt, ahol magyar hajómérnökök mellett meghívott NDK-beli szakemberek oktatták a hajómodellezés elméleti és gyakorlati kérdéseit.

1957 novemberében Beck Rezső és Gombócz István résztvett a CIAM Párizsban tartott ülésén, ahol bejelentették, hogy Magyarország 1959 tavaszán megrendezi a zárttéri repülőmodellek nemzetközi versenyét. Az értekezlet úgy döntött, hogy az 1958 júniusi ülését Budapesten rendezi. A MOKI fél év alatt 25 speciális TR motort és Nagy Miklós 6 db modelirányító rádió adó-vevőkészüléket készített el, melyeket kedvezményes áron kaptak meg a modellező szakosztályok. 1957-ben 133 modellező szakosztályból 631 modellező ért el értékelhető eredményt. Az egyéni pontversenyt Frigyes Ernő nyerte Kun József és Simon Gyula előtt. A szakosztályok versenyét a Dózsa nyerte a MÁVAG és a MÁV repülőklub modellező szakosztálya előtt. A megyék közül Szabolcs-Szatmár volt a legeredményesebb.

Az 1958 év meghozta az újjászervezett modellező sportág kiemelkedő eredményeit. Az év során modellezőink 61 versenyen vettek részt. Eredményesen szerepeltek két Világbajnokságon és több kisebb külföldi modellversenyen. A Válogató versenyeken minden I osztályú szintel rendelkező modellező indulhatott. Az első négy helyezett indult a Világbajnokságon. Az FAI nemzetközi rekordlistáján 30 közül Magyarország 10 világrekordal és 1 abszolút világ rekordal első helyen állt, megelőzve a Szovjetuniót. A MOKI elkészítette az M-1-es műrepülő 5 ccm-es modellmotor 25 darabos sorozatát. A Budapesti CIM ülésen Beck Rezső mellett szakértőként Benedek György és Somogyi Ferenc vett részt. Az ülés után a résztvevők megtekintették a Modellkísérleti Intézetet és elismeréssel nyilatkoztak a magyar modellezők munkájáról.

1958 tavaszán kezdtük szervezni az utómodellezést, a harmadik modellező szakágat. Néhány régi modellező körpályás sebességi autómodelleket épített 1,5 ccm-es és 2,5 ccm³-es öngyulladásos motorral. Hozzájuk több érdeklődő is csatlakozott. Tereken próbálták ki a kocsikat. Az első országos autómodell versenyt a Vérmezőn rendezték meg október 26-án 26 résztvevővel. Az 1,5 ccm-es kategóriát Viszmeg György nyerte 76,6 km/ó, a 2,5 ccm-est Elekfy Ákos 109 km/ó-val. A csapatversenyt a Dózsa csapata nyerte meg.

A baráti országok július 23-29 között Dunakeszin megrendezett nemzetközi versenyén a világbajnokságra is nevezett A csapat mellett vidéki versenyzőkből tapasztalatszerzés céljából összeállított B csapatot is indítottunk. A magyar modellezők eddigi legnagyobb erőpróbája 1958. augusztus 2-4 között az angliai Cranfield repülőtérén megrendezett Szabadonrepülő modellek Világbajnoksága volt.

A szigetországi éghajlati viszonyok számunkra teljesen szokatlanok voltak. Erős szél volt, ami a gumis versenyen viharossá fokozódott. Az első napon volt a mechanikus modellek versenye, ahol Frigyes Ernő, Meczner András és Ördögh László összeállítasu csapatuk nyert és Frigyes Ernő 890 mp-es eredményével egyéni világbajnok lett! Csapatban utánunk Csehszlovákia és Anglia csapata végzett.

A második versenynapon viharos szélben Azór, Benedek, Frigyes és Krizsma összeállítasu csapatunk megszerezte második csapat világbajnokságunkat. Megelőzték Olaszország és a rendező Anglia csapatát. Egyéniben Benedek 813 mp-el ötödik, Azór 763-al kilencedik, Krizsma 728 mp-el tizenhatodik helyezést ért el. Csapatunk óriási sikere, három világbajnoki címe nagy hatással volt mindenkire. A külföldi lapok az elismerés hangján beszéltek a magyar csapat kiíváló műszaki felkészültségéről, nagyszerű, egymást segítő küzdőképességéről. Bebizonyosodott, hogy a jó felkészülés és a jó modelleken kívül még jó kollektív szellem és csapatmunka is kell az eredmények eléréséhez!

Hajómodellezőink először vettek részt nemzetközi versenyen Katowicében augusztus 10-16 között 7 fős csapattal tapasztalatszerzés céljából. A bemutatkozás sikeres volt, mivel Asztalos László az 5 cm³-es sebességi hajómodell kategóriában 61,8 km/ó-val második lett.. Ugyancsak második lett Elekfy Ákos rádiótávirányítású hajójával. Pálincás Lajos „Santa Maria” makettjét diplomával tüntették ki. Csapatversenyben az ötödik helyen végeztünk.

Augusztus 20-án volt Budaörsön a rádiótávirányítású repülőmodellek első országos bajnoksága, melyen 4 vitorlázó és 5 motoros modell vett részt. A 7 darab MOKI R-1 rádiókészülék mellett 2 RUM-1 és egy saját készítésű rádiót használtak. A vitorlázó kategóriában Fischer Károly győzött, a motorosban Rádóczi Nándor szerezte meg az elsőséget.

Augusztus 23-24-én a csepeli Béke versenyen cseh versenyzők is indultak., ahol a Dózsa csapata másodszor nyerte meg a Béke vándorserleget. Körrepülő csapatunk bizakodva indult Brüsszelbe, ahol szeptember 7-8 között a világkiállítás keretében rendezték meg a Körrepülő modellek Világbajnokságát. Modellezőink ismét eredményesen szerepeltek. A 2,5 cm³-es sebességi kategóriában a MOKI S-1 speciális motorral Tóth Imre 216 km/ó sebeséggel világbajnok lett és a második helyet Beck Rezső szerezte meg 214 km/ó-val. Krizsma Gyula 197 km/órás hetedik helyével a csapat világbajnokságot is sikerült megnyerni. A MOKI és az ott dolgozó modellezők óriási eredménye volt, hogy sikerült megelőzni az öt éve dolgozó brunói csehszlovák, valamint a Micromechanika-Saturno gyár által patronált olasz modellezőket is. Műrepülő csapatunk is kitett magáért. Bene Péter harmadik, dr. Egerváry Géza hatodik és Ördögh László tizennegyedik helyezéssel csapat világbajnoki címet szereztek. A Team Racing kategóriában Azór László bejutott a

döntőbe, de motortörés miatt negyedik lett. Gombóczi tizenharmadik és Ördögh huszonharmadik helyezése is elég volt ahhoz, hogy az összesített csapatversenyben Magyarország csapata elnyerje az U-Controll Európa bajnokság vándorserlegét is!

A magyar repülőmodellezés 50 éves jubileumát 1959-ben méltó módon ünnepeltük. Az előző évek világviszonylatban is kiemelkedő eredményei bizonyították, hogy helyes úton járunk az 1957 januári országos értekező határozatainak végrehajtásában. Áprilistól újra megjelent az önálló Modellezés folyóirat is. A repülő modellezés mellett felvett két új szakág a hajó- és autó modellezés is fejlődésnek indult. Néhány régi repülőmodellező is bekapcsolódott az új szakágakba. Sorozatos rekordkísérleteken egyre jobb eredmények születtek. Krizsma Gyula 1,5 cm³-es kategóriában 110,4 km/ó-val, Horváth Ernő 5 cm³-es 136,6 km/ó kimagasló rekordot és Katona Géza 10 cm³-es kategóriában 126 km/ó-val tartotta a rekordot.

Debrecenben május 17-én rendeztük meg 30 év után az első nemzetközi zárttéri repülőmodell verseny az egyetem aulájában. Az FAI megfigyelőt küldött a versenyre. Dél előtt a 35 cm fesztávolságú modellek, délután a nagy modellek indultak. A legnagyobb modellt a német Rieke építette. Modellje először lépte át a bűvös 20 percet, 22 perc 05 másodperccel nyerte a versenyt. A 35 cm-es kategóriát L. Englund finn versenyző 14 perc 36 mp-el nyerte Várszegi Géza 12 perc 36 mp előtt.

A Városligeti tavon rendezték meg az országos sebességi és rádióirányítású hajómodell versenyt. A rádióirányításos versenyt a szegedi Papp János nyerte. Autómodellezőink Pozsonyban nemzetközi versenyen vettek részt, ahol 33 kocsi indult. Mind a négy sebességi kategóriát fölényesen megnyertük. A győztesek nyakába a motorsportban szokásos babékoszorúkat akasztottak. Az országos autómodell bajnokságon október 4-én avattuk fel a budaörsi autómodell körpályát, melynek védőkerítését a budapesti modellezők társadalmi munkában készítették el. A bajnokságon 75 kocsi indult, több mint fele a 2,5 ccm-es kategóriában, melyet az első női versenyző Péntes Ferencné nyert 123,3 km/ó sebességgel. Pályarekordot Horváth Ernő 5 cm³-es kocsijával állította fel 145,2 km/ó kiváló eredménnyel.

Az 50 éves jubileum tiszteletére a Váci utcában modellező kiállítást rendeztek, melyen a repülőmodellezők eredményeit propagáló tablók, serlegek és modellek mellett a két új szakág is bemutatkozott. Az épített medencében Elekfi Ákos tartott bemutatókat rádióirányítású hajómodelljével. A kiállításnak nagy közönségsikere volt, utána sokan jelentkeztek a modellező szakosztályokba.

A Budapesti Modellező Sportegyesület 2004 január 18-án tartotta éves közgyűlését. Tóth Mihály elnök az előző évet értékelő beszámolójában javasolta, hogy egyesületünk 45-ik évfordulóját és jogi személyiségű Sportegyesületté átalakulásunk 15-ik évfordulóját a következő télen modellező kiállítással ünnepeljük. Czifra Lajos visszaemlékezett az elmúlt 45 évre és javasolta, hogy ebben az évben rendezvényeinken az évfordulók jegyében propagáljuk egyesületünket. A szünetben beszélt Ág Attilával, aki függetlenített klubtitkárként hosszú ideig vezette az egyesületet. Megállapodtak, hogy a régi klubtagok segítségével elkezdik összeállítani az elmúlt 45 év történetét. Megkeresték Krassó Tamást és Nemes Sándort is, akikkel hozzákezdtek a történet megírásához. A kéziratot az egyesület számítógépében gyűjtjük össze, melyet később felteszünk az Internetre is. Kérjük a modellezőket, hogy saját emlékeikkel egészítsék ki a történetet, melyet később kinyomtatunk és ha mód lesz rá emlékkönyvben is megjelentetünk az utódaink részére.

2009-ben lesz a magyar repülőmodellezés 100 éves jubileuma és a Budapesti Modellező Sportegyesület 50 éves évfordulója is. A centenáriumra szeretnénk összegyűjteni a sok sikert elért modellezésünk történelmét. Ehhez felhívjuk az egyesületeket, hogy modellezőkkel gyűjtsék össze a relikviákat és állítsák össze egyesületük, városuk, megyéjük modellező történetét. Ezeket a 75 éves emlékkönyv folytatásaként lehetne megjelentetni és egy nagy modellező kiállításon bemutatni a modellező sport 100 éves centenáriumán az eredményeit. Ehez kezdtük el összegyűjteni a magyar modellezés és a budapesti modellező klub történetét.

Az első másfél évtized története

A Budapesti Modellező Sportegyesület jogelődje az Engels téren 1959-ben alakult. A két új szakág a hajó- és az autómmodellezés beindulásával szükség volt megfelelő szerszámgépekkel felszerelt műhelyre a motoros modellek elkészítéséhez. Ehez kaptuk meg a Magyar Repülő Szövetség Engels tér 14 alatti székházának földszint bal oldalán lévő öt egymásba nyíló helyiséget. Szerszámgépekkel fás és fémmegmunkáló műhelyt rendeztünk be. Itt hoztuk létre a két új szakág fejlesztése érdekében 1959-ben a Budapesti Autó és Hajómodellező Klubot.

A tér rendezése miatt az épületsort lebontották. Az épületek használoit véglegesen illetve ideiglenesen elhelyezték. Az ideiglenesen elhelyezettek részére megfelelő végleges elhelyezést helyeztek kilátásba. Erre tervek készültek amelyek csak hosszú évek múlva valósultak meg. A Magyar Repülő Szövetség részére a Lónyai utcában épült fel az új székház. Modellezőink részére csak ötszöri költözködés után a kőbányai sportligetben a Hangár utcai modellező sporttelepen építették fel klubházunkat. Ebben a korábbihoz hasonló korszerű modelépítő műhelyeket, fa és fémmegmunkáló gépműhelyeket építettek. Ötszöri költözködés után a körrepülő és autómmodellező pályák mellett végre megoldódott a Budapesti Klub végleges elhelyezése. Ehez a gázfűtést is sikerült megoldani távolról a gáz bevezetésével nyomáscsökkentővel. Csak ezt követően vettük használatba végleges klubhelyiségünket, ahol az utánpótlás biztosítása érdekében fiatalokat oktatunk.

A magyar modellezést 1957-től a modellezők által megválasztott új vezetés irányította. A korábbi években legeredményesebb Dózsa repülőklub vezetői Beck Rezső lett a Modellezési osztály vezetője és Benedek György vette át a Modellkísérleti Intézet vezetését. Gombócz István osztályvezető helyettes lett és átmenetileg kiutalta az anyagokat az Engels téri raktárból.

A budapesti modellezés irányítására felkérték Czifra Lajost, aki már az államvizsgák alatt szerzőséssel 1958 márciustól felmérte a budapesti modellező körök és a budapesti repülőklubok modellező szakosztályainak helyzetét. 1958 szeptembertől főállásban belépett a Budapesti Vezetőséghez modellező főelőadónak. Főnöke Vajna Sándor repülési repülési elnökhelyettes lett. Gombócz Istvántól átvette a budapesti modellezés irányítását és anyagellátását, melyet a budapesti székház és raktárak kialakításáig továbbra is Farkas Mór bácsi adott ki az Engels téri raktárból.

Az 1909-ben indult magyar repülőmodellezés 1959-ben ünnepelte 50 éves évfordulóját, melynek tiszteletére a Váci utcában modellező kiállítást rendeztünk. Bemutattuk a repülőmodellezés eredményeit, relikviáit és a két új szakágat is. A kiállításon készített medencében rádiótávírányítású hajómodell bemutató volt. Többen érdeklődtek, köztük néhány repülőmodellező is. Mivel mindkét új szakágban a modellek építéséhez szerszámgépekre is szükség volt, központi műhelyt szerveztünk.

A Repülő Szövetség Engels téri székház földszint jobb oldalán megkaptunk öt egymásba nyíló helyiséget, ahol gépműhelyeket és modellépítő műhelyeket és anyagraktárt rendeztünk be. A fás műhely részére szalagfűrész vásároltunk, a fémmegmunkáló műhelybe E1N-es esztergapadot, köszörű és fúrógépet állítottunk be. Fiókos munkaasztalokat Horvát Ernőék készítettek részünkre a Felszerelés ellátónál még ma is használható stabil kivitelben.

Az Engels téri műhelybe jelentkezett új tagok részére 1959-ben megalakítottuk a Budapesti Autó és Hajómodellező Klubot. Ehez a 01-05 nyilvántartási számon kaptunk működési engedélyt Gombóc Istvántól. Az új Klubban összegyűjtött autó és hajómodellezők szakmai irányítására felkértem a szerszámgépekhez értő régi modellező szakembereket műhelyvezetőnek, akik kulcsokat kaptak a gépműhelyekhez. Cziko Sándor gépbeállító szakmunkás és Vismeg György műszerész vállalta a műhelyvezetést, akikhez később Mile Béla autómmodellező csatlakozott, aki korábban végzett és rendszeresen bejárt a műhelybe

Az új autómmodellezők vezetését Faggyas Sándort váltotta. Kostyák Jenő is sokat segített az autómmodellezők összefogásában. A hajómodellezők irányítását dr. Szilvay Géza tanácsvezető bíró vállalta, aki korábban már vitorlás hajómodellt készített, melybe később rádiókészüléket szerelt. A műhelyben dolgozott Kostyák Jenő is, aki később 1,5 cm³ sebességi autómmodellekért el jó eredményeket. A Hősök terén és Rákoslígyen volt körpályás sebességi autómmodell bemutató és verseny. Több régi repülőmodellezőnek is megtetszett az autómmodellezés. A Felszerelés ellátóban, ahol modellmotorokat is gyártottak Krizsma Gyula 1,5 cm³, Horváth Ernő 5 cm³, Katona Géza 10 cm³-es körpályás sebességi autómmodelleket készített. Vismeg György a MOM-ban dolgozott műszerészként. Később áthelyezéssel került a MOKI-ba és 1,5 cm³-es autómmodellt készített a klubban. A MOKI-ban dolgozó Azor László 2,5 cm³-es, Gutsohn Péter pedig 10 cm³-es kocsival versenyzett és egyre jobb eredményeket ért el, rekordokat állítottak fel.

A Magyar Optikai Művekben Buruts László és Magisztrák Károly vezetésével Á/2-es vitorlázó modelleket építettek. Lehetőségeiket kihasználva áttértek az autómmodellezésre. Kimagasló eredményeket ért el Örkényi Viktor 1,5 cm³-es, Iharosi Imre 2,5 cm³-es, Buruts László 5 cm³-es, Pető József 5 cm³-es, Szűts László 2,5 cm³-es és Ruzsa József is több kategóriában nemzetközi szinten is Megalapították a MOM kupát a gyár támogatásával, ami egyik legrangosabb nemzetközi autómmodell verseny lett a budaörsi pályán évtizedeken keresztül.

Az autómmodellek sebeségének gyors növekedése megkövetelte, hogy a köztereken felállított ideiglenes, balesetveszélyes pályák helyett autómmodellező versenypályát építsünk a budaörsi repülőtérén a körrepülő pályák mellett. A kivitelező által készített körgyűrűhöz a védőkerítést a klub tagjai társadalmi munkában készítették el. Az első országos autómmodell verseny propaganda céllal 1958 október 26-án még a Vérmezőn volt 26 résztvevővel. A 1,5 cm³ kategóriát Vismeg György 76,6 km/ó, a 2,5 cm³ Elekfy Akos 109 km/ó és a csapatversenyt a Dózsa szakosztály csapata nyerte.

1959-ben a SVAZARM meghívására Czifra Lajos vezetésével Pozsonyban budapesti autómodellező csapat vett részt. A szlovák nemzeti felkelés tiszteletére rendezett autómodell versenyen 33 kocsit indult, ahol versenyzőink mind a négy kategóriát megnyerték. Az 1,5 cm³-es kategóriában Krizsma Gyula 104,6 km/ó, a 2,5 cm³-es kategóriában Katona Géza 103,0 km/ó, az 5 cm³-esben Horváth Ernő 112,3 km/ó, a 10 cm³-esben ismét Katona Géza 130,2 km/ó eredménye volt a legjobb. A győztesek babérkoszorút kaptak a nyakukba a nagy motorversekhez hasonlóan a díjakon kívül. Az új budaörsi autómodellező pályát a második országos autómodell bajnoksággal avattuk fel 1959. október 4-én. Itt már 75 kocsit volt, melynek több mint a fele a 2,5 cm³-es kategóriában indult. Az 1,5 cm³-es kategóriában Krizsma Gyula 111,1 km/ó sebességgel győzött. A 2,5 cm³-es kategóriában Pénzes Ferencné az első női versenyző megelőzte a férfiakat 123,3 km/ó sebességgel. Az 5 cm³-ben Horváth Ernő lett az első 145,2 km/ó, míg a 10 cm³-es kategóriát Gutsohn Péter 139,5 km/ó sebességgel nyerte meg. Ezek az eredmények bizonyítják az újonnan bevezetett autómodellező szakág létjogosultságát, melyhez a budapesti klub által végzett jó propaganda és a gépműhelyben azon modellezők részére biztosított gépmunka lehetőség is hozzájárult, akik munkahelyükön nem gépekkel dolgoztak.

Horváth Ernő a MÁV Lokomotív kőbányai műhelyében sok ismert modellezőt nevelt, majd átköltöztek a Thököly útra a repülőklub szuterén helyiségébe. Itt már előtte is modellező szakkör volt, melyet a közeli Vegyipari iskola felsős diákjai vezettek. A MÁV szakosztály sokáig működött eredményesen Horváth Ernő vezetésével, amíg a helyiséget át nem kellett adni. Tanítványával Krizsma Gyulával Dunakeszin az X-3 és X-4 motort, majd a Csongor utcában a CSR-5 és a Record motorokat gyártották. A kéttengelyes 2,5 cm³-es autó motorjukhoz öntött alumínium karoszeriát is készítettek. Később Krizsma Gyulával együtt a MOKI-ba kerültek. Ernő onnan ment nyugdíjba, Krizsma még 2004-ben is nyugdíjasként részt vesz a modellmotor gyártásban.

Autómodellezőink 1961. szeptember 3-4-én Moszkvában a Szovjet Központi Autó-Motor Klub Első nemzetközi autómodell versenyén kiválóan szerepeltek. A versenyt a hagyományos 8 körös távon kívül 24 és 80 körös marathoni távon is megrendezték.

A négy kategóriában és három távon elért eredmények alapján kiértékelt összesített csapatversenyt Magyarország csapata nyerte a 1,5 cm³-ben Vismeg György, a 2,5 cm³-es kategóriában Czifra Lajos, az 5 cm³-esben Horváth Ernő és a 10 cm³-es kategóriában Katona Géza összesített eredménye alapján. A versenyen Lengyelország csapata a szovjet A és B csapat vett részt. A versenykírást egyhónappal előbb kaptuk meg. A nálunk ismeretlen 24 és 80 körös versenyre a MOKI-ban készültünk fel. Kocsijainkba a sebességi repülőmodelleknél bevált kétrészes etető tartályokat készítettünk. A pályán előbb lassan prötyögve járattuk le a 24 majd a 80 körös távokat és fokozatosan állítottuk be a növekvő sebességet addig, amit a melegedést a motorok kibírtak. Mi kéttengelyes öngyulladásos motorokat használtunk az ellendugattyú fellazításával alacsonyabb de biztonságos túrával. Vendéglátóink új izzófejes Supertigre motorokkal 8 körön nagy sebességgel győztek. Már a 24 körnél is több kocsijuk lefulladt. Nem okultak belőle és a 80 körnél is magas túrára beállított motorok a nagy egyrészes tartályban a csökkenő üzemanyagellátás miatt lefulladtak. Így a kezdeti győzelmi hangulat a verseny végére megváltozott. Versenyzőik szomorúak voltak. A banketten tréfásan mondtuk egymásnak, hogy szibériába küldik versenyzőiket, mivel nem nyerték meg a nemzetközi versenyt. A mi lassan járj - tovább érsz taktikánk bevált!

A Budapesti Klubba kevesebb új hajómodellező jelentkezett, ezért dr. Szilvay Géza a szakkörökben és szakosztályokban hajómodellezésre átállt régi repülőmodellezőket és az új tagokat igyekezett összefogni. A klub szerszámgépeit is kevesebb hajós vette igénybe, csak néhányan jártak be esztergályos munkák elvégzésére.

Az eköző években a modellező szakkörök és szakosztályok pontversenyében a jó eredmény elérése érdekében sokan több kategóriában indultak. Akkor még nevezési feltétel volt, hogy a versenyző saját maga építse meg modelljét. Ezt a nevezési lapon aláírásával igazolta. Ezt nehéz volt ellenőrizni, klubon belül előfordult, hogy az eredmények érdekében régi vagy tartalékmodellt átadtak másnak, hogy induljon. A beteg vagy távollévő modelljét megbízott proxy versenyző indíthatta igazolással. Megtörtént, hogy Azór László nászutja alatt a Dózsa szakosztályban a falon lévő gumisát Benedek György szakosztályvezető kérésére és segítségével proximént Czifra Lajos indította Budapest bajnokságon, melyel harmadik helyezést ért el.

A két új szakág bevezetésével voltak, akik mindhárom szakág számos kategóriájában rajthoz álltak és ezzel értékes pontokat gyűjtöttek egyesületüknek. Nagy kár, hogy abbamaradt a modellező pontverseny, a fiatalok jelvénytörzse és a felnőttek sportminősítéssel és jelvénnel is járó országos nyilvántartása. Ezt a Modellezési osztályon Frigyes Ernő végzete és kiadta az igazolványokat és jelvényeket a résztvevőknek. Akkor még minden versenyrendező időben beküldte a versenyjegyzőkönyveket a Modellezési osztályra, mivel a késve beküldött jegyzőkönyvet már nem tudták figyelembe venni. Az éves modellező pontversenyt éveken keresztül a Dózsa szakosztály nyerte többször a Ganz-Mávag és a MÁV szakosztály előtt, őket követte a Csepel és a BHG majd a budapesti szakkörök közül néhány és csak ezután következtek a vidékiek, akik kisebb létszámmal működtek.

A Modellezési osztály naprakészen nyilvántartotta mindhárom szakág kategóriáiban a nemzeti és a nemzetközi rekordokat is. Ennek alapján a versenyzők felkészültek a számukra megdönthetőnek ítélt rekordok megdöntésére. Rekordot hivatalos versenyeken vagy előre bejelentett rekordkísérleteken lehetett teljesíteni, melyeknek a feltételeit a szabályzatok rögzítették. Néhány esetben rekordkísérleti táborokat is rendeztek, ahol repülőgépben lévő időmérőbiztos kísérte a magassági rekordkísérlet modelljét. A repülőgépben ülő sportbíró nyilatkozatával és a barográf szalagjával tanusították az elért magasságot. Az egyik pilóta barátunk Fehér Miklós volt. Az új szakágak kategóriáiban alaprekordokat lehetett felállítani és azokat megdönteni a szabályzatban előírt feltételek szerint. A különleges repülőmodell kategóriákban is sok nemzetközi és nemzeti rekordot állítottak fel. Horváth György motoros forgószárnyú ördöngős masinájával rekordsorozatokot állított fel idő, táv és magasság értékeléssel.

A Budapesti klubban is támogattuk, hogy több szakág különböző kategóriáival foglalkozzunk. Czikó Sándor műhelyvezető a Dózsában Á/2-es vitorlázóval kezdte. A klubban 1,5 cm³-es sebességi autómódelhez kéttengelyes golyóscsapácsos kartelt készített, melyhez a csepeli Vella tetvérektől 1,5 cm³-es hengert kaptunk a hozzávaló dugattyúkkal és hajtókarokkal, melyekkel többen versenyeztünk kezdetben jó eredménnyel. Később kis egy méteres A kategóriás vitorlás hajómodelleket készítettek Czikó Sándorral és a felelőségével, akik Czifra Lajossal indultak csapatban évekig a rádiótávírányításos vitorlás hajómodell kategóriában..

Viszmeg György műhelyfőnök gumimotoros és szabadonrepülő átlagmechanikus modellt épített a klubban eszergált törzssablonra. A 1,5 cm³-es autó modelljével megnyerte az első Országos bajnokságot és évekig Krizsmával küzdött a

helyezésekért. Czifra Lajos pilótával párban Team Racing túramodelleket készített. A 2,5 cm³-es Record motor karterjéhez készített hengert dugattyúval. A Budaörsön megrendezett Országos bajnokságon fordult elő, hogy az első startban nem tudtak jó eredményt elérni. Ekkor már a MOKI-bandolgozott, ahol gyorsan beleppelt egy új dugattyút a motorba, melyet beindítás után még a szünetben a körépület előtti betonon be tudtak állítani. Ezzel a második startban bekerültek a döntőbe. Résztvettek a Kievi világbajnokságon is, ahol a Benedek által tervezett alumíniumgyűrűs speciális nagyfordulatú motorral. Ezzel kevés tapasztalatot szereztünk és a kievi hideg esős időben a mechanikusaink nem tudták megfelelően beállítani. A második startban úgy értünk el eredményt, hogy a startra szólításkor a pályán kívül nagynehezen beindított járó motorral mentünk be a pályára és az orosz nyelvű figyelmeztetések jó magyar módra elmentek a fülünk mellett. Szerencsére közben a motor is leállt és a már meleg motort Gyurka el tudta indítani és értékelhető eredményt értünk el, ami elég volt a csapat harmadik helyezéséhez. Az autómódellezéshez hasonlóan a hajómódellezésben is kialakultak a meglévő körök és szakosztályokban a régi és néhány új taggal a hajómódellező csoportok. A régi Ganz szakosztály néhány tagja Romhalmi Gyula irányításával hajómódelleket készített. Az Egyesült Villamos Gépgyárban Bottlik Endre vezetésével önjáró személy és csatahajókat építettek, melyekkel később rádiótávírányítással is versenyeztek. Emlékezetes maradt a Szolnoki strand medencéjében rendezett Országos Bajnokság ahol Bottlik Endre Hévíz vizibusz modellje jobbra kanyarodott és gyors volt, de kifli alakban az első startban a középső legmagasabb pontszámó kapuba futott be. A jó eredmény érdekében a csapatkapitány kérte, hogy ne állítson a kormányon de az akkukat merítsék le. Jobb híján kombinált fogóval zárta rövidre a Danuvia akkukat. A második start is középre sikerült, de még mindig gyorsabb volt a hajó az előírt arányos sebességnél. Tovább merítették az akkukat és nyugalomra intették Bandit. A harmadik startban is a sarokbolyát célozva indítva nyert Országos bajnokságot.

A Kőolajipari gépgyárban Nagy Imréék körpályás sebességi hajómódelleket építettek. Imre 5 cm³-es kategóriában modelljébe a műrepülők részére készített csúszócsapágyas 5 cm³-es motort épített, melyel a speciális külföldi sebessége motorok előtt Budapest bajnokságot nyert 100 km/ó kiváló eredménnyel. A MAHART csepeli szabadkikötőben kikötött állóhajón lévő úszóműhelyében Süki Pál műhelyvezető irányításával modellező szakosztály működött az úszóműhely dolgozóiból. Vitorlás hajómódellek után a sebességi hajómódellekkel kiváló eredményeket értek el. Szabó József 2,5 cm³-es kategóriában, Süki Pál 5 cm³ és Hegedüs Sándor a 10 cm³-es kategóriában évekig az élen volt és a nemzetközi versenyeken is kiváló eredményeket értek el. A Decsinben megrendezett hajómódell versenyen a MAHART versenyzői is indultak. Hegyek közti fennsíkon lévő tavon rendezték a versenyt és a mellette lévő faházban aludtunk. Az első éjjel majd megfagyunk annak ellenére, hogy minden ruhát magunkra vettünk. A versenyen nem vallottunk szégyent, jó eredményekkel és sok szép élménnyel érkeztünk haza. Meghívást kaptunk Bécsből is, melyben meghívták Budapest vitorlás és motoros hajómódellező csapatát. A Bécs melletti Korneoburgi hajógyár Dunaöblében nemzetközi hajómódell versenyt rendeztek, melyen német versenyzők is résztvettek. Czifra Lajos irányításával összeállított csapat utazott Bécsbe. A két starthelyen a vitorlásokat dr.Szilvay Géza, a motorosokat Romhalmi Gyula irányította. Szerencsére mindketten beszéltek néhány szót németül. Sok tapasztalatot szereztünk a versenyen. Itt ismertük meg Vili Senf német versenyzőt is,

aki robbanómotoros rádiótávirányításos nagysebességű hajóval több bemutató startot is végzett a stég előtti vizen. Többen kedvet kaptak tőle ilyen hajó készítéséhez, csak akkor mi még csak RUM-1 rádiókkal rendelkezünk, ami nem alkalmas ilyen nagy sebességű hajó irányításához. Később a klubban öten készítettünk nyolccsatornás modellirányító rádió adó-vevő készüléket és szervókat is a versenyzéshez..

Nagy Miklós elektrómérnök a MOKI-ban több rádiókészüléket készített- A kapuvári versenyzők MOKI rádióhoz egy adót és több vevőt kaptak, melyhez a fél osztály hajót épített, melyekhez szervót a sógoroktól szereztek szervókat. A start előtt átadták egymásnak a vevőket és jó eredményeket értek el. Debreczeni Tibor és három fia, unokatestvérük és barátakal együtt építettek modelleket. Tibor mintakészítő asztalos volt, fiatal korában repült és válogatott kerékpár versenyző volt. Mindhárom fia mintakészítést tanult és modellezett. Apjuk emlékére ahtik repülőmodell kupát alapítottak. Szentgálon a tizedik Debreczeni Tibor emlékversenyen Országos Bajnokságot is rendeztek.

Az 1960-as évek elején a budapesti modellezők részvételével a Modellezési osztály irányításával, a MOKI-ban gyártott korszerű versenymotorokkal világviszonylatban is kiemelkedő eredményeket értek el repülőmodellezőink, majd autómmodellezőik és később a hajómodellezők is. A válogatott keretekbe ebben az időben csak egy-két vidéki modellező került. Bóthge Károly gumimotoros kategóriában és Sebestyén Miklós a 2,5 cm³-es sebességi kategóriában volt csapattag. Versenyzőink sorra nyerték a Világ- és Európa bajnokságokat és egyéb nemzetközi versenyeket. Sorra kaptuk a meghívásokat és nem vallottunk szégyent eredményeinkel.

A Modellezési osztály támogatta a megyéket, hogy hozzanak létre központi műhelyeket, építsenek modellező pályákat, rendezzenek versenyeket. Ahol ezek megvalósultak és több minősített versenyző volt, ott létrehozták a megyei modellező klubokat. A megyei minősített modellezőket speciális modellező anyagokkal, modellmotorokkal látták el, melyek beszerzését a központ az eredmények alapján biztosította a megyék részére.

A korábbi hagyományos Dunakeszin megrendezett szabadonrepülő és a budaörsi pályán megrendezett körrepülő Országos bajnokságokat vidéki városokba vitték le. Modellező pályák épültek vidéken is. Pécsen összevont szabadonrepülő és körrepülő bajnokságot majd Mecsek kupákat és Európa bajnokságot is rendeztek. Az autómmodell pályákon is több versenyt rendeztek. Mohai István 25 modellrepülőnapot rendezett a pogányi repülőtéren. Mátyásföldön is rendeztünk vele közösen modellrepülőnapokat a modellezés propagálására. A hajómodellező bajnokságok is távoli vidéki városokba kerültek és a nagylétszámú csapatokat kikérni, utaztatni, szállást és étkezési lehetőséget kellett biztosítanirészükre.

A vidéki modellezés eredményesebbé tétele érdekében az Osztály adminisztratív szabályokkal és a csapatverseny bevezetésével igyekezett budapestet visszafogni . Szabadonrepülő kategóriában megyénként 3 főscsapatok indulhattak kategóriánként Budapestről négy 3 fős csapat indulhatott összesen 12 fővel, melyhez reklamálás után engedték indulni a kimaradó I.osztályú versenyzőket is. A több mint száz vitorlázó budapesti egyötöde sem vehetett részt az országos bajnokságon.. Szerencsére ekkor már több meghívásos kupaversenyt is rendeztek, ahol mindenki elindulhatott. Minden kategóriában megrendeztük a Budapest bajnokságot . Az első 12 helyezett nevezhetett Budapes csapataiban az Országos Bajnokságra, ahol az egyéni helyezések mellett csapatversenyt is értékeltek. A győztes csapat zászlót kapott, melyet legtöbbször valamelyik csapatunk hozott haza .

A megyei modellező klubok elterjedésével az egységes irányítás és a minősített sportolók jobb anyagellátása, szakmai irányítása és összefogása, speciális modellező anyagokkal, modellmotorokkal, rádiókészülékekkel történő ellátása érdekében a Modellező osztály kérte, hogy hozzuk létre a „NAGY” Budapesti Modellező Klubot az Engels téri központi műhelyünkben. A Repülő Szövetség vállalta, hogy rendelkezésünkre bocsátja nagylétszámú gyűléseinkre a márványtermét..

Előbb személyesen beszéltem a nagy szakosztályok vezetőivel, ahol a minősített sportolók zöme dolgozott, majd összehívtam az érintett körvezetőket is az átszervezés végrehajtására. Mindenkinek az volt a véleménye, hogy ennek semmi értelme nincs. Abban maradtunk, hogy végrehajtjuk, meglesz a közgyűlés, lesznek kategória felelősök és szakágvezetők is és majd meglátjuk az átszervezést.

Az anyagellátáson annyit változtatunk, hogy a speciális anyagok kurrens részét visszük csak az Engels térre. Modellmotorokat a válogatott keret eddig is központilag kapta, Budapestet csak leltárilag utólag terhelték meg velük. Ez ellen jogosan tiltakozott a gazdasági osztály. Így a motorokat, rádiókat stb. a klub adja ki személyi kartonra.

A legnehezebb rész a kádermunka volt. Sok tárgyalás és nagy rábeszélés után győztem meg Fülöp Sándort, aki a BHG. szakosztályban Á/2-essel versenyzett és a BKV. főenergetikusa volt, hogy vállalja az elnökséget. Dr. Szilvay Géza maradt a hajómodellező szakosztályvezető. A repülősök kategóriafelelősöket választottak. Az autómodellezők a korábban kialakult gyakorlatot követték, mivel ők eddig is együtt voltak a versenyeken és többen bejártak a klubba is. Megtörtént a sok hűhó semmiért, választottak sok funkcionáriust, közülük sajnos kevesen végezték el azt, amivel előre lehetett volna vinni a klubéletet.. Néhány kategóriában, ahol eddig is együtt jártak repíteni és a kategóriafelelős összefogta őket egymást segítve fejlődtek..

Beck Rezső becsületére váljon, hogy a kezdésnél igyekezett segíteni. A válogatott kerettagok hallgattak rá, együtt jártak a nemzetközi versenyekre és tőle kapták a motorokat stb. A MOKI-tól megkaptuk a megrendelt motorok nagyrészét. Az anyagtervet és költségvetést jóváhagyták, anyagunk bőven volt. Néhányszor előfordult, hogy a 3 - 4- szeresére túltervezett hiánycikket jóváhagyták és alig fért már be minden az Engels téri kis raktárba. A főelőadó a Dagály utcában egy kis helyiséget rendezett be kézraktárnak, ahová átraktuk a klub anyagait a nagy raktárból, nehogy véletlenül valaki szemet vessen az anyagainkra, amit más célra is fel lehetett volna használni.

A modellező utánpótlás biztosítása érdekében a Modellezési osztályon a régi ismert modellező főelőadókat felkérték, hogy az általános iskola 5-8-ik osztályos tanulók részére állítsunk össze repülőmodellező tematikát. Az ötödik osztályt elnevezték az ALAPFOK-nak, ahol 2-3 kartonpapírból kivágott modellt ragasztanak össze összesen 20 órás foglalkozás keretében. Ehez a vezető részére alapfokú elméletet állítottak össze. A tanfolyam végén végén háziversenyen vesznek részt a gyerekek. A KÖZÉPFOKÚ tematikát a VI-VIII osztályos tanulók színvonalára terveztük meg, melyet technika órákon vagy iskolai szakkör keretében végeznének a tanulók.

.Az I évfolyamon siklómodellt készítenek. az ehez szükséges anyag és szerszámhasználat és az alapfokú aerodinamikai ismeretekkel a hetenkénti foglalkozásokon. Tartsanak háziversenyt és záróvizsgát a tanfolyam végén..

A II. évfolyamon vitorlázó modellt építenek. Egyöntetű véleményünk volt, hogy Á/2-es nagy vitorlázó modellt kellene építeni. Ezzel lenne sikerélményük, ezt fel tudnák

húzni a gyerekek. Ennek ellenére a nagy méret miatti hely és anyagigény miatt a kisebb Á/1-es vitorlázó mellett döntöttünk. . Kidolgoztuk Hársfalvi Sanyiékkal a szerszám és anyagismeretet és a komolyabb aerodinamikát is. Böthge Karcsi javaslatára az általuk 1958-ban tervezett háromszög törzsű Vé szárnyú felbillenő csillapító Szöcske Á/1-es vesenyvitorlázót választottuk. A Szöcskét antik modellként még ma is építetjük a kezdő gyerekekkel. Tréning repítés és háziversenyt követő záróvizsgával fejezik be a tanfolyamot és résztvehetnek az Á/1-es versenyeken is.

A III. évfolyammal volt a legtöbb gondunk. Több gumimotoros modellt megnéztünk és abban maradtunk, hogy ehhez félkészárú szükséges. Több mechanikus közül Hársfalvi testvérek 1,5 cm³-es modelljét fogadták el. Nem tudott elterjedni, mivel ehhez precíz munka és sablonok is kellenek. Ezt csak szakképzett e kategóriában versenyző oktató irányításával lehet eredményt elérni. Ebben a klubok sem tudtak segíteni, mivel legtöbbször nem voltak ebben a kategóriában képzett versenyzők. Hársfalviék kidolgozták a motor és légcsavar és a motoros repülés elméletét is. Itt is tréningek és háziverseny után záróvizsgával, valamint a modellező klub vagy szakosztály meglátogatásával zárul a tanfolyam. Az érdeklődő gyerekeknek verseny modelljeiket bemutatták, amilyenekkel ők is folytathatják a versenyzést..

Klubtagjainkat kértük, hogy az iskolákban, ifjúsági és művelődési házakban működő modellező szakköröket patronálják . Látogassák meg a tanfolyamokat, hívják meg a gyerekeket a közeli tréningekre és versenyekre és a saját szakkörükbe, szakosztályukba. A tanfolyam után igyekezzenek bevonni a fiatalokat, hogy legyen utánpótlás. Válgassanak körvezetést, ha erre a környezetükben igény és megfelelő helyiség biztosított.

Több területben a működő szakosztályok tagjaiból Modellező Bizottságot hoztak létre az iskolákban folyó Alapfokú 20 órás modellező tanfolyamok, valamint a Középfokú modellező szakkörök segítésére, ellenőrzésére, a háziverseny megrendezésére és a záróvizsgára. Több helyen így biztosították az utánpótlást. Több területben és vidéken is tapasztaltuk, hogy az anyagokat kiosztották a gyerekeknek, hogy otthon készítsék el a modelleket, így teljesíteték a terveket. Sajnos ez nem hozta meg a kívánt eredményt.

Hársfalvi Sándor az Uttörő Szövetség részére a tematika alapján összeállította az Uttörő repülőmodellező próbakönyvet, ami zsebkönyv formájában kicsinyített tervrajz mellékletekkel jelent meg. A próbakönyv megjelenését követően a Műszaki Kiadó kiadta Hársfalvi Sándornak a Repülőmodellezés című 239 oldalas színes borítójú szakkönyvét tervrajz mellékletekkel együtt. Az alapfokú modellező ismeretek mellett a korosztály számára érthető formában tartalmazza a vitorlázó és motoros verseny modellek elméleti és gyakorlati ismereteit . Mellékelték az építendő modellez tervrajzait is. Csak az volt a gond, hogy abban az időben modellező bolt hiányában az építéshez szükséges anyagokat csak a klubok és szakosztályoktól kaphattak. Ekkor Csehszlovákiában a legtöbb városban már modellező boltok működtek, ahol olcsón meg lehetett vásárolni a modellező anyagokat, motorokat és rádiókészülékeket is. Így nálunk az ingyenes szervezett anyagellátás gátolta a valódi tömegesítést.

A Repülőmodellezés című szakkönyv több kiadásban megjelent. Ma már csak elvétve található néhány könyvtárban és antikváriumban. A rendszerváltás után a Hársfalvi testvérek átdolgozták és a vitorlázó rádiótávirányításos fejezettel és tervrajzzal bővítették ki a szakkönyvet. A terjedelem miatt sajnos ki kellett hagyniuk az el nem terjedt motoros részből, ezt csak a régi könyv tartalmazza. A könyvet

Sándor fia Hársfalvi Pál adta ki és forgalmazza. Jelenleg ez az egyetlen magyar nyelven utánjárással beszerezhető modellező szakkönyv. Megfelelő modellező szaklap sem jelenik meg. A klubok által kis példányszámban készített Cavalloni Hiradó és a Modell Mix is csak az előfizetők részére készül. A Modellezés folyóirat ismét szünetel. A korábbi szerkesztők arról panaszkodtak, hogy a modellezők nem írnak cikkeket! Pedig ma már a szövegszerkesztővel és a digitális fényképezőgépek felszerelve ez gyerekjáték lenne, ha lennének Benedekhez hasonlóan publikáló modellezők, akik a modellezés népszerűsítése érdekében szakcikkeket írnának. Ezt ma már a klubokban szövegszerkesztővel meg lehetne oldani. Időnként régi modellezőktől hallani lehet az aerodinamika alapvető tételeivel ellentétes elméleteket és meg vannak sértve, ha valaki megcáfolja érvelésüket az elmélet alapján.

A Magyar Modellezés 75 éve című könyv 1984-ben jelent meg. Ebben Prohászka György, Poich Lóránd, Sütő István és Winkler László szerkesztők a modellezőktől kapott anyagokból szerkesztették meg modellezésünk történetét és eredményeit. Néhány év múlva 1909-ben lesz a 100 éves évforduló, melyre össze kellene állítani az utolsó negyed század történetét. Ehez már gyűjteni kellene a szükséges anyagot. Idős modellező barátainkal többször beszéltünk róla, hogy írjuk le, mondjuk magnóra régi modellező emlékeinket, hogy megmaradjon az utókor számára. Sajnos közülük már többen meghaltak és magukkal vitték a sirba modellező élményeiket. Emlékeztet számomra, amikor Beck Rezső a Közlekedési Múzeumban a 90 éves kiállítás megnyitóján utáni beszélgetéskor néhány régi modellezőnek mondta, hogy a Százéves kiállítást mi fogjuk megrendezni! Sajnos erre már neki nem lesz lehetősége és vajon hányan ériük majd meg a 100 éves évfordulót? Benedek György sincs már köztünk, nem tud segíteni az elmélet és a CO₂-es modellezés fejlesztésében, melyre élete utolsó évtizedeit áldozta. Ezért határoztuk el, hogy a még köztünk lévő budapesti modellező vezetők segítségével összeállítjuk a 2004-ben 45 éves Budapesti Modellező Sportegyesület történetét. Ezután is felhívjuk a többi modellező klub és szakosztály tagjait, amíg lehet állítsák össze saját egyesületük történetét az utódok számára. Ezek felhasználásával méltó emléket állíthatnak majd a százéves repülőmodellező sportunknak. Kibővíthetik a 75 éves évfordulóra megjelent könyvet az utolsó 25 év eredményeivel, valamint az autó- és a hajómodellezésünk félévszázados kiemelkedő eredményeivel.

2004.január 18-án vasárnap tartottuk a Budapesti Modellező Sportegyesület 2003. évi Közgyűlését. A közgyűlésen Ág Attila elnökkölt, aki korábban évekig a klubban az utolsó függetlenített főtitkára volt. A beszámolót Tóth Mihály elnök tartotta, melyben a 45 éves évfordulóról megemlékezett és ezt összekapcsolta az Egyesület jogi személyiségű társadalmi szervezetté válásának 15 éves évfordulójával. Javasolta, hogy modellező kiállítást rendezzünk. Czifra Lajos javasolta, hogy rendezvényeinken az évfordulók jegyében propagáljuk egyesületünket a médiákon keresztül is. Ennek érdekében állítsuk össze a 45 év történetét. A szünetben megbeszélte Ág Attilával, hogy a régi tagokkal és vezetőkkel elkezdik összegyűjteni az emlékeket. Ezeket szövegszerkesztővel az egyesület számítógépében gyűjtik össze..

Czifra Lajos visszaemlékezik a modellező fiatalok oktatása terén az elmúlt 20 évben végzett munkájára. Kislányom iskolájában a hetedikes fiúk modellezni akartak. Berendeztük a helyiséget és a tanévben Á/1-es modelleket építettünk. A Modellezés folyóiratban Varga Jutka fényképes cikket is írt szakkörünk munkájáról. A József Attila Művelődési házban a következő évben befejeződött a tatarozás. Régen itt

modelleztek Azor Laciék az utcáról nyíló helyiségben, ahol később Repülőklub működött. Sajnos ezt nem kaptuk meg, az igazgatónő a II. emeleten biztosított helyiséget. Az iskolából átvitt haladó és mintegy negyven kezdő gyerekkel a tanév végéig dolgoztunk. Szeptemberben. közölték, hogy helyiség problémáik vannak és részünkre a házön kívül igyekszik helyiséget biztosítani, de októberig nem találtunk megfelelőt. Ezért beszéltem Ág Attilával, hogy a szakkört beviszem a klubba. A Munácsy utcában az iroda melletti fűthető szobába költöztünk. Évekig itt dolgoztunk, vitorlázó és motoros modelleket építettünk. Egyszerűen megépíthető CO₂-es motoros modellt terveztem, melynek tervrajzát Prohászka György a Modellezés folyóirat mellékleteként közölte. Több Budapest bajnokságot és Országos bajnokságot is nyertek tanítványaim. Á/1 vitorlázó és CO₂ motoros, majd elektromotoros és rádiótávirányításos, valamint antik modelleket is készítettünk. Részt veszünk a Mátra kupa és a Diákolimpia versenyeken és az antik találkozókön és nyári táborokon is.

Egyesületünkben tanárok részére repülőmodellező szakkörvezető tanfolyamot szerveztünk. A tanárok Á/1-es vitorlázó modellt is építettek két műhelyünkben. Az elmélethez a régi tematikákat és a Hársfalvi könyvet Sanyi barátom engedélyével felhasználva elkészítettem a tematika kéziratát. Ezt a tanárok fénymásoltatták és néhányan a későbbi munkájukban fel is használták. Később szövegszerkesztőn kiegészítettem előbb a CO₂-es majd 2000 után a szabadonrepülő elektromos modellek elméleti és gyakorlati ismereteivel. Ezt a tematikát több helyen használják. Benne van Egyesületünk és a Magyar Modellező Szövetség számítógépében is, ahonnan az érdeklődők lemásolhatják. Az ábrák szkennelése is megoldható.

A gyerekek részére Horvát György kezdeményezte a szabadonrepülő elektromos kategória bevezetését, melyhez olcsó motorokat vásárolt. Több modellt készítettünk, melyekkel tanítványaim a Diákolimpián is indultak. A csepeli modellezők többszöri kérésére elkészítettem a szabályzatot az MMSZ részére. A CO₂-es kategória 12 dm² felületét megtartva 144 gram minimális repülő súlyal elektromotorral maximum 1 perc motorjárat után 1 perc siklással összesen 120 másodperces repülést végeznek a versenyen. Az F1KE jelű ideiglenes serdülő kategóriában 3 start összejét értékelik.

A 14 évet betöltött ifjúsági és a felnőtt modellezők részére az F1P szabadonrepülő 1 cm³-es mechanikus kategória elektromotoros változatának bevezetését javasoljuk. Az új F1PE kategóriában maximum 1,5 méter fesztávolságú és minimum 26 dm² szárnyfelületű elektromos szabadonrepülő modellel versenyeznek 3 startban 2 perc startidővel előreláthatólag 30-40 másodperces motorjáratokkal. A döntő startokban a motorjárat idejét csökkentik. Az új kategória iránt a vidéki klubokból is érdeklődnek és a 14 éven felüliek részére is biztosítja az egyre terjedő és egyre olcsóbb elektromos kategóriában való versenyzést. Ehhez a tematikát az új elektromos kategóriához szükséges elméleti és gyakorlati ismeretekkel kiegészítem. A Szövetség elhunyt örökös elnökével Mohai Istvánnal együtt valljuk, hogy a jövő az új technika, az elektromotoros és rádiótávirányításos modellezésé mindhárom szakágban a rohamosan fejlődő elektromotorok, akkumulátorok és rádiókészülékek használatával.

Krassó Tamás 2004. január 31-én visszatekint a Budapesti Modellező Klub megalakulása óta eltelt 45 évre: A Zuglói lakásuk közelében lévő Rákosi gyakorló téren ismerkedett meg a repülőmodellezéssel. A Szent István gimnáziumban 1946-

tól az aerókörflyugás vezetője volt 1951-ig. 1952-ben résztvett a Repülő Szövetség által a Dugonics utcában megrendezett U Controll iskolán, ahol hőlégsgugrás sebességi repülőmodellt építettünk a Vella Yet motorhoz. Gyakorló körrepülő modell vezetését is megtanulták, melyhez sok légcsavart készítettek és addig repítettek, amíg volt légcsavar. Utána ment a Gyapjumasógyár modellező körébe, melyet Aszalay Lajos vezetett 1953-tól a Dózsa szakosztály tagja lett. Katonai szolgálata alatt a Légierőben a Kiskunlacházi repülőtéren modellező szakosztályt alakított. 1954-ben Légierő bajnokságot nyert Á/2-es vitorlázó kategóriában, melyen közel 300 kiskatona indult. A mi korosztályunk akkor lett sorköteles, közülük többen szakkört alakítottak körletükben. Sportfoglalkozás keretében modelleket építettek és repítettek.

Beck Rezső felkérésére 1957 szeptemberétől a Modellezési osztályon dolgozott mint hajómodellező előadó. Ahoz, hogy a hajómodellezést megismerjék az egész országban hajómodellező bemutatókat tartottak. Ebben nagy szerepe volt Elekfy Ákosnak, Gutsohn Péternek, a szegedi Papp Jánosnak és a Hódmezővásárhelyi Hódi Lászlónak. Legnagyobb sikere az 1958 május 1-i Városligeti tavon megtartott bemutatonak volt. Mintegy harmincezer néző tekintette meg az egész napos rendezvényt. Több vidéki városban is sikeres bemutatót tartottak Szolnok, Debrecen, Nyíregyháza, Szombathelyen és Szegden is. A Dunakeszi iskolán német előadóval hajómodellező tanfolyamot szerveztek több mint harminc résztvevővel, akik vitorlás illetve önjáró hajómodellt is építettek, melyeket Alsógödön kipróbáltak. Hajduszuoboszlón volt az első sikeres hajómodellverseny, melyen vitorlás és önjáró motoros hajómodellekkel közel százan indultak. A csatahajót Elekfy, a személyhajókat Kocsis János és a vitorlás versenyt Asztalos László nyerte. A következő évben már Agárdon volt nagyszabású vitorlás hajómodell Országos bajnokság.

Megalakult a Hajómodellező Bizottság, melynek vezetője dr. Szilvay Géza lett, tagjai Elekfy Ákos, Honti László szolnokról, Szabó József a Mahartól és Horváth István lett szombathelyről. Felvettük a kapcsolatot a nemzetközi hajómodellező szervezettel a NAVIGA-val. A szabályzat átvételében nagy szerepe volt Bárd István hajómérnöknek és dr. Szilvay Gézának.

A Budapesti Klubban elindult a körpályás sebességi hajómodellek építése és kipróbálása Czíkó Sándor műhelyvezető irányításával. Sanyi 2,5 cm³-es kategóriában versenyzett. Az autómódellezőkhöz hasonlóan hajómodellbe is öngyulladásos motorokat használtak kezdetben. A nagyobb sebesség érdekében nitrites üzemanyagot használtak. Ettől többen „besárgultak”, ezért Sándor áttért az izzófejes motorok használatára, melyel jobb eredményt ért el.

Az első nagy nemzetközi verseny 1963-ban Bulgáriában Várnában volt, ahol Czíkó, Szabó, Hegedüs, Elekfy és Romhalmi összeállítású csapat Krassó Tamás vezetésével első lett. Az első rádiótávírányítású vitorlás hajómodellt dr. Szilvay Géza építette RUM-1 rádióhoz. Czíkó Sándor és Czifra Lajos is rádiótávírányításos vitorlás hajót épített és Sanyi feleségével csapatot alkotva eredményesen szerepeltek a versenyeken. Az ország legszebb helyein voltak vitorlás hajómodell versenyek a Balaton mellett a velencei tavon, Orfűn és később a Fertő tavon is.

Az első balatonfüredi nemzetközi hajómodell versenyen résztvevő osztrák versenyzők rádiótávírányítású elektromotoros sebességi hajókat is hoztak. Ennek hatására többen építettek elektromos hajókat, köztük Molnár László, Krassó Tamás, Nagy Imre és Gara László. Ezt követte az igen népszerű FSR sebességi rádiótávírányítású motoros hajómodellek építése, melyben a kis motorok mellett 35 cm³-es kategória is volt. A MOKI motorokkal a hajómodellek nemzetközileg is jól szerepeltek. Ennek a kategóriának igen nagy közönség sikere van a mai napig is.

A Repülő Szövetség Engels téri székházának lebontása miatt a Budapesti Klubot ideiglenesen a Bajcsy Zsilinszki közben lévő öt külön bejáratú üzlethelyiségbe költöztették. Itt a gépműhely vezetését Kocsis Károly váltotta, aki segítette a gépi megmunkálást igénylő munkákban a hajó és autómódellezők munkáját. Eredményesen versenyzett az FSR kategóriában és mint főbíró sok versenyt rendezett.

Az ötödik helyiségben Petrovits Oszkár elektromérnök irányításával rádiótávirányítású műhelyt rendeztek be műszerekkel és anyagokkal. Mivel hazai kereskedelembe ekkor még modellirányító rádiót nem lehetett beszerezni öten készítettek nyolccsatornás rádiókat és szervókat Oszkár vezetésével. Ezekkel repülő és hajómodell versenyeken is eredményesen versenyeztek. Petrovits később a MOKI vezetője lett és 1,5 cm³-es rádiótávirányítású modelljével a budaörsi repülőtér felett 1000 méter feletti magassági rekordot állított fel, melyet Tréner repülőgépen Sipos Lajos pilótával Czifra Lajos spóortbíró hitelesített a gép barográf szalagjával.

Fülöp Sándor klubelnök halála után ami nagy veszteség volt számunkra a Budapesti Klubba beolvadt Dózsa szakosztály vezetője Purgai Lajos vette át a Klub irányítását. Ennek következtében töretlen maradt a klub munkája. Purgai a gumimotoros kategória mellett túra és rádiós modelleket is épített. Mint repülőmodellező nehezen értette meg a hajó- és autómódellező szakág fejlesztése érdekében Krassó Tamás által behozatott Simprop rádiók elosztását és e kategóriák rohamos fejlődését. Ezen később a honvédség részére történő R/C pilóta képzés segített, ahol oktatóként már Purgai Lajos és Viszmeg György is bekapcsolódott. Több sorköteles korban lévő fiatal repülőmodellezőt tanítottak meg a rádiótávirányítású modellek vezetésére, akik a katonai szolgálatuk alatt is a célkövető alakulatokhoz kerültek és ott modelleztek is.

Fülöp Sándor Á/2-es vitorlázó kategóriával foglalkozott. Megfigyelte, hogy március elején megjavul az időjárás és lehet repíteni. Az ő javaslatára kezdtük el a „Téli kupa” szabadonrepülő meghívásos versenyek rendezését. Halála után az Ő emlékére rendezte meg a klub a Fülöp Sándor emlékversenyeket, ami az év első vesenye volt éveken keresztül a klub rendezésében. A Lázár utcában lévő üzlethelyiségek méretük és külön utcai bejáratuk miatt nem segítették a klubéletet és nagyon hiányzott a Repülőklub márványterme nagyobb összejövetelek megtartására. Csak a gépműhelyt és a rádióműhelyt használták néhányan, modellt kevesen építettek a klubban. A szervezeti élet az éves közgyűlésekre korlátozódott, a szakosztályok a tréningeken és versenyeken találkoztak. Csak a speciális anyag és motorkiadáskor jöttek be a klubba. Az átmenetileg ideiglenesen kiutalt helyiség problémát többször felvetettük az illetékeseknek, de csak ígéreteket kaptunk. Ennek ellenére jó eredmények születtek mindhárom szakág versenyein. Repülőmodellezőink hazai és nemzetközi versenyeken, Világ és Európa bajnokságokon győztek. Legeredményesebb volt Frigyes Ernő, aki 2 egyéni és 4 csapat világbajnokság mellett 1 egyéni és 2 csapat Európa bajnoki cím tulajdonosa volt. 1967-ig tíz év alatt modellezőink 14 VB első, valamint 30 EB győzelmet arattak. Ebben nagy szerepe volt a MOKI motoroknak és az ott folyó munkának.

Autómódellezőink 1968-ban Európa bajnokságon vettek részt. Örkényi Viktor 165,4 km/ó-val első lett és Pető József 220,85 km/ó-val új világcsúccsal győzött. Hajómodellezőink bulgáriában a NAVIGA Európa bajnokságán 2 második helyezést értek el 1969-ben. Ez év végén Dunakeszin Krassó rádiótávirányítást oktató iskolát szervezett Simprop 2+1 rádiókkal fiatal modellezőknek. Az iskolákban a kiadott tematikánk alapján elkezdődtek az alapfokú és középfokú modellező tanfolyamok.

A tanfolyamok meglátogatására, patronálására felkértük a klubtagokat..A tanfolyamok csak néhány helyen voltak eredményesek, ahol a tanár szívügye volt a modellezés. Volt ahol az anyagokat kiosztották a gyerekeknek, hogy vigyék haza játszani. Néhány kerületben, ahol több szakosztály működött modelleozó bizottságot alakítottak a kerületben folyó modellező munka irányítására. Az iskolai tanfolyamok segítségével biztosítani tudták a szakosztályok tagjainak utánpótlását a tehetséges fiatalok bevonásával.

Az egyre növekvő tervszámok alapján a kerületek és a megyék részére kiadott tömegesítési feladatokhoz a legtöbb helyen hiányoztak a modellezést szerető tanárok és az őket segítő szakemberek. Ezt néhány helyen szakkörvezetői továbbképző tanfolyamokkal igyekeztek pótolni, mivel szervezett körvbezetőképzés az ötvenes évek után nem volt. 1976-ban már 1800 oktató 32.000 fiatalot oktatott az alap-és középfokú szakkörökön. 1980-ban már 70-80 ezer általános iskolást jelentenek és 200 klubban több mint 6 ezer igazolt versenyző dolgozott. A résztvevők többségével sajnos nem sikerült megszerettetni a modellezést, e miatt esett ki egy egész korosztály a modellezésből. Ezért van klubjainkban káderprobléma, mivel a nyugdíjas korban lévő régi szakemberek után csak néhány huszonéves már a mi általun nevelt fiatalra számíthatunk, akik át tudják tőlünk venni a stafétabotot az egyesület vezetésében. Az egyre növekvő mátyásföldi és határhegyi hobby modellezőket sem tudja a Szövetség szervezeteibe bevonni. Nincs megoldva az adóengedély valamint a rádiótávirányításos repülőmodell vezető képzés és vizsgáztatás sem. Megveszik a drága modelleket és egymás után össze is törik saját és mások modelljeit, mivel nem tanultak meg vezetni. Csak néhány magánember oktat modellezőket, szervezet nem!

A második másfél évtized története

Krassó Tamás 1966 szeptembertől 1974 májusáig irányította a Főváros modellezését, utódja Szalkai András lett. Előtte 8 évig a Modellezési osztályon volt hajómodellezési előadó, az új modellezési ág megismertetésén és elterjesztésén dolgozott. Áthelyezéssel került a Budapesti Vezetőséghez modellező főelőadónak, ahol Czifra Lajostól vette át a főváros modellezésének irányítását. A hajómodellezés eredményesebbé tétele mellett a másik két szakág fejlesztése és elsősorban a távirányítású kategóriák fejlesztésében volt szerepe. .

1973-ban hajómodellezőink és az autómmodellezőink értek el kimagasló eredményeket. A Csehszlovákiában rendezett NAVIGA Európa bajnokságon Bottlik Endre az EVIG szakosztályvezetője és Vitéz Csaba az önjáró és az FSR kategóriában is jól szerepelt. Az NSZK-ban megrendezett autómmodellező Európa bajnokságon Szepes Attila 1,5 cm³-es kategóriában első lett. Pető József életének hatodik kontinens-bajnokságát nyerte és túllépve a 250 km/ó akkori sebesség álomhatárt Pécsen az R/C repülő bajnokságon Masznyik Gábor győzött a műrepülő kategóriában saját építésű rádiójával. 1974 tavaszán indult meg a külföldi szaklapokból már ismert és óriási tömegeket mozgató technikai sport a

rádiótávirányításos autómodellezés. A tréningek és versenyek bármely aszfaltozott téren vagy az autóparkolóknál közönség előtt megtarthatók. Hasolós közönségsikert aratnak vizen az FSR hajómodellek is a versenyeken, ahol egyszerre több gyors hajómodell versenyzett a félórás futamokban.

Az élet úgy hozta, hogy Krassó Tamás is 8 évig irányította Czipra Lajoshoz hasonlóan a Főváros modellezését. Mindketten saját kérésükre kerültek áthelyezéssel más munkahelyre. Az Országos Bajnokságokon és a nemzetközi versenyeken mindhárom szakágban kiemelkedő eredményeket értek el modellezőink. A Modellezési osztály a vidéki klubok támogatásával több területen már a vidéki modellezők is eredményesen szerepeltek és bekerültek a válogatott keretbe. 1974-től összevont Országos bajnokságokat rendeztek. A hajós összevont országos bajnokság július 19-25 között a szombathelyi csónakázó tavon lett megrendezve. Utána Nyíregyházán a repülőtérén és a mellette felépült körpályán rendezték meg az összevont repülőmodellező országos bajnokságot. Az autómodellezők EB-je Franciaországban Lyonban volt, ahol már a szovjet autómodellezők is résztvettek. Itt tizenkét év után sikerült megverni a magyarokat és csak két ezüstérem született. A vitorlás hajómodell Európa bajnokságon Bécsben 4 kategóriában nyertünk. Szabadonrepülő Európa bajnokságon a mechanikus csapat Csáktornyan csak a 9-ik lett. Meczner András bekerült a döntőbe, de csak hetedik helyezést ért el. Körrepülőseink a Hradec Kralovei VB-n sebességi kategóriában 4-ik helyezést szereztek. Így több területen versenyzőink leszálló ágba kerültek.

A háborút követően a szervezett modellező irányítás 30 évet értékelték 1978-ban. Az 1977/78 tanévben az iskolai szakkörökön hetvenezer diák vett részt. A 207 modellező klubban 6820 fő versenyzett. Világ és Európa-bajnokságokon és jelentős nemzetközi versenyeken 119 arany, 121 ezüst és 1028 bronzérmes nyertek sportolónk. A hosszú időn keresztül Budapest központú sport a vidéki bázisok fejlesztésével megerősödött. Győrött, Debrecenben, Gyulán, Kaposváron, Pécsen, Nyíregyházán és Szombathelyen is eredményes modellező klubok dolgoznak és rendeznek országos bajnokságokat és nemzetközi versenyeket is. Sokat tettek a modellező sport propagálása érdekében tartott bemutatókon, modellrepülőnapokon.

Nemes Sándor 1974. június 1-én lett főállású függetlenített klubtitkár. Néhány héten belül Krassót áthelyezték. E miatt Szalkai belépéséig a főelőadói munkakört is ellátta. Július végén kezdett a klubban rendet csinálni. A Lázár utcából átmenetileg a Ganz Mátyás klub Somogyi Béla utcai helyiségébe költöztek, ide rakták be a klub berendezését és anyagait. A zsúfoltság miatt itt nem tudtak dolgozni, amíg meg nem kapták a megszűnt Juventus KTSZ Bródi Sándor utcai helyiségeit. A földszinti helyiséget rendbehozták, ahol kultúrális csoportos foglalkozásokat lehetett tartani. Ide hozták a látogatókat is. A pincehelyiségek nem voltak ideálisak, ki lettek festve. Megoldódott a raktározás és a gépeket is beállították. A gépműhelyben Szilágyi Imre és Gyarmati Tibor dolgozott, a fás műhelyben Katona György és Siladi Béla vágta a balsát a tagoknak.

A gazdasági felelős Kreisz Rudolf volt. A repülő szakosztályvezető Fischer Károly, a hajós szakosztályt Szilágyi Imre vezette át. Gyarmati Tiborral készítették a klubban robbanó motoros R/C autómodelleket is. Az éves közgyűlést az új Szamuelyi utcai székház hetedik emeleti tanácstermében tartották meg.

Nemes Sándor belépésekor két fő célt tűzött maga elé. Rendet teremteni az új helyen és beindítani a munkát, valamint rendbehozni a klub gazdasági tevékenységét.

Ezt a szögviszszaverő meteorológiai sárkányok készítésével sikerült megoldani.

Ezekre a megrendelést Szalkai hozta magával a megszűnt Juventus KTSZ-től, ahol

részleg vezető volt. Ezzel évekig stabil bevételi forrása lett a klubnak, melyel önellátóvá vált.

A szövetségtől a hagyományos modellező anyagokon kívül más támogatást nem kaptak. A versenyzők részére vásárolt motorok, rádiók és speciális anyagok mellett még egy Nysa kisbuszt is meg tudtak vásárolni a versenyekre történő utazásokhoz.

Az előregedő klubtagság fiatalítása érdekében az idős versenyzők gyermekei jó eredményeket értek el néhány korosztályos versenyen, de igazi bázist nem tudtak kialakítani. A kis Meczner, Kreisz, Purgai és a kis Nemes több jó eredményt elért, de mivel otthon építették modelljeiket új fiatalok nem csatlakoztak hozzájuk. A klubba egyetemista fiatalokat is igyekeztek beszervezni, de ezek nem ragadtak meg a klubban. Később Bándi Zoli körül kialakult egy rádiós csoport, akik a segédmotoros szabadonrepülő kategóriában versenyeztek. Egri Antal és Kreisz Rudolf zárttérben, Vellai Tibor és Magasházi László a műrepülő kategóriában ért el jó eredményeket.

Az új feladat a sorköteles fiatalok budapesti képzését 1976-77 évben a klub irányította. A Tirmók majd a katapult modellek oktatását R/C kategóriával foglalkozó versenyzőink vállalták. A képzéshez oktató rádiókat, anyagokat és modelleket is biztosítottak és a versenyzők folyamatos tréningezése is megoldódott.

Nemes Sándor 1978 október 15-én átadta a klubot Ág Attila klubtitkárnak és áthelyezték a Dunakeszi repülőtérre főoktatónak.